Deutscher Bundestag **Drucksache 19/15182**

19. Wahlperiode 13.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Fabio De Masi, Klaus Ernst, Sabine Leidig, Michael Leutert, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Ingrid Remmers, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen CDU/CSU und SPD – Drucksachen 19/14339, 19/15126 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Zur Erreichung einer weitgehenden Reduktion der CO2-Emissionen ist besonders für den Verkehrssektor eine weitreichende Trendänderung erforderlich, da hier im Gegensatz zu anderen Sektoren (Industrie, Energiewirtschaft, Haushalte) keine Reduktion der Treibhausgasemissionen festzustellen ist. Insbesondere im rasant wachsenden Luftverkehr mit entsprechend negativen Klimaauswirkungen besteht erheblicher Handlungsbedarf, der allein in Deutschland derzeit für 24,4 Millionen Tonnen an CO2-Emisisonen verantwortlich ist.

Auf nationaler und EU-Ebene ist dazu die Änderung der ordnungspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen im Verkehr zum Abbau umweltschädlicher Subventionen notwendig. Dies betrifft insbesondere die Energiesteuerbefreiung des gewerblich verwendeten Kerosins. Nach Angaben des Umweltbundesamtes führte im Jahr 2012 die Kerosinsteuerbefreiung zu Haushaltsmindereinnahmen in Höhe von mehr als sieben Milliarden Euro pro Jahr, wobei 570 Millionen Euro dabei auf Inlandsflüge entfielen.

Im grenzüberschreitenden Personenverkehr in der Luft und auf der Schiene bestehen neben der ungleichen Energiebesteuerung weitere Wettbewerbsverzerrungen, indem Flugtickets hier vollumfänglich umsatzsteuerbefreit sind, während Bahntickets auf dem deutschen Streckenteil mit Umsatzsteuer belastet werden. Diese Begünstigung des Luftverkehrs ist insbesondere klimapolitisch ungerechtfertigt, da die Bahn im Vergleich zum Flugzeug bei gleicher Personenverkehrsleistung nur ca. 20% der Treibhausgase emittiert.

Durch eine gegenüber dem Straßen- und Schienenverkehr adäquate Energiebesteuerung im Luftverkehr können Anreize für ein umweltgerechteres Verhalten gesetzt werden, indem Verkehre vermieden, auf treibhausgasärmere Verkehrsträger verlagert und insgesamt die Wettbewerbsbedingungen im Fernverkehr ein Stück weit harmonisiert werden. Da in Deutschland der Anteil des internationalen Verkehrs rund 80% beträgt und eine Kerosinsteuer auf EU- Ebene die Zustimmung aller Mitgliedstaaten erfordert, kann Deutschland bis zu einer Einigung auf der EU-Ebene alternativ die bestehende Luftverkehrssteuer anheben, damit von ihr eine ökologische Lenkungswirkung ausgeht.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf EU-Ebene für eine europaweit einheitliche Energiebesteuerung des gewerblich verwendeten Kerosins im Luftverkehr in Höhe des derzeit in Deutschland geltenden Steuersatzes für Benzin einzusetzen und auf die Aufnahme von Vereinbarungen zur Besteuerung von Kerosin in Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten hinzuwirken,
2. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes vorzulegen, durch den ein Steuersatz für Kurzstreckenflüge eingeführt und auf 30 Euro festgesetzt wird, die übrigen im Jahr 2019 geltenden Steuersätze verdreifacht werden und die bestehende Deckelung der Einnahmen aufgehoben wird, um dadurch bis zu einer Einigung auf EU-Ebene die bestehende Luftverkehrssteuer bis zu der Höhe anzuheben, die sich aus einer Besteuerung des in Deutschland im Passagierverkehr verbrauchten Kerosins in Höhe des in der EU geltenden Mindeststeuersatzes für Kerosin ergeben würde,
3. die daraus resultierenden Mehreinnahmen für Klimaschutzmaßnahmen zu verausgaben und Kurzstreckenflüge bis 500 Kilometer überflüssig zu machen sowie über die hierfür erforderlichen Maßnahmen dem Deutschen Bundestag bis zum 01.01.2021 einen Bericht vorzulegen,
4. dafür Sorge zu tragen, dass Bedienstete des Bundes zu dienstlichen Zwecken nur noch in Ausnahmefällen Inlandsflüge nutzen und einen Gesetzentwurf vorzulegen, um zu regeln, dass die Kosten für Inlandsflüge von Unternehmen nur noch zur Hälfte als Betriebsausgabe geltend gemacht werden können,
5. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der sicherstellt, dass internationale Flugtickets für den auf deutschem Gebiet anteiligen Weg mit dem vollen Umsatzsteuersatz besteuert werden,
6. sich über Einflussnahme in EU und ICAO für derartige Regelungen in anderen Ländern einzusetzen, u.a. in einem ersten Schritt mit anderen EU-Ländern bilaterale Abkommen zur durchgehenden Besteuerung auf Tickets für Flüge zwischen diesen Ländern abzuschließen, bis eine EU-weite Regelung gilt.

Berlin, den 12. November 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Der internationale Luftverkehr ist derzeit für 2,5 Prozent der weltweiten direkten CO2-Emissionen verantwortlich und würde im Emissions-Ranking der Staaten einen Platz unter den ersten 10 einnehmen. Zieht man die weiteren klimarelevanten Faktoren des Luftverkehrs in Betracht, allen voran die Wolkenbildung, „trägt das Fliegen bereits jetzt etwa knapp fünf Prozent zur globalen Erwärmung bei“ (https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/luftverkehr/co2-emissionen/).

Dem Luftverkehr wird bis zum Jahr 2050 ein Wachstum von 300-700 Prozent prognostiziert (siehe https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en), wodurch sich die klimaschädlichen Wirkungen des Luftverkehrs vervielfachen würden. Angesichts des Klimawandels ist dies eine fatale Prognose. Die Emissionen des Luftverkehrs müssen, wie die Emissionen in allen anderen Sektoren, vielmehr deutlich sinken.

Gutachter der EU-Kommission kommen zu dem Ergebnis, dass das Luftverkehrswachstum subventionsgetrieben und ein Abbau der spezifischen steuerlichen Vergünstigungen für den Luftverkehr klimapolitisch sehr wirksam wäre (https://www.transportenvironment.org/publications/leaked-european-commission-study-aviation-taxes).

Der Bundesregierung wurden im Rahmen des Dialogprozesses zum Klimaschutzplan 2020 durch von ihr beauftragte Gutachter konkrete Vorschläge zum Abbau umweltschädlicher Subventionen für den Luftverkehr unterbreitet (siehe https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/6748/file/6748_Massnahmenkatalog.pdf), welche jedoch von ihr nicht aufgegriffen wurden. Diese Vorschläge wurden fast textidentisch in diesem Antrag aufgegriffen.

Zu 1.

Die Kerosinsteuerbefreiung ist eine der größten umweltschädlichen Subventionen in Europa, welche sich nach Angaben des Umweltbundesamtes allein in Deutschland im Jahr 2012 auf mehr als sieben Milliarden Euro summierte (vgl. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf).

Der Kerosinabsatz in Deutschland ist inzwischen deutlich gestiegen, daher betrugen die durch diese Befreiung bewirkten Steuerausfälle zuletzt 8,3 Milliarden Euro (im Haushaltsjahr 2018 wurden in Deutschland 10,2 Mio. Tonnen bzw. 12,75 Mrd. Liter Kerosin abgesetzt und der potenzielle Steuersatz beträgt 0,6545 Euro/l). Angesichts der durch Flugverkehr verursachten Klimaschäden ist diese Subvention zu beenden.

Völkerrechtliche Verträge wie das Chicagoer Abkommen stehen der Einführung einer Kerosinsteuer auf getankten Treibstoff nicht entgegen. Vielmehr kann eine Kerosinsteuer auch für internationale Flüge europaweit eingeführt werden, indem der 2007 in Artikel 14 der EU-Energiesteuerrichtlinie eingeführte Befreiungstatbestand für Kerosin wieder gestrichen wird.

Da Artikel 14 dieser Richtlinie bereits jetzt bilaterale Vereinbarungen zur Einführung einer Kerosinbesteuerung auf Flügen zwischen zwei oder mehreren EU-Mitgliedstaaten erlaubt, soll die Bundesregierung Initiativen zum Abschluss bilateraler Abkommen zur innergemeinschaftlichen Kerosinbesteuerung ergreifen. Gleiches gilt für die Änderung der Luftverkehrsabkommen Deutschlands sowie der Europäischen Union mit Drittstaaten, die bisher keine Besteuerung von Kerosin vorsehen.

Zu 2.

Die Luftverkehrssteuer ist eine Rechtsverkehrssteuer, die nicht den bestehenden Reglementierungen der Energiebesteuerung unterliegt. Eine Anpassung der Steuersätze zur Ausstattung dieser Abgabe mit einer ökologischen Lenkungswirkung ist umgehend einfachgesetzlich durchführbar.

Im Jahr 2018 summierten sich die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer auf 1,193 Milliarden Euro (siehe https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Weitere-Steuern/Publikationen/Downloads-weitere-Steuern/luftverkehrsteuer-2140960187004.pdf?__blob=publicationFile&v=3), welche durch die Gesetzentwürfe der Großen Koalition und der Bundesregierung auf 1,9 Mrd. Euro steigen werden. Dies entspricht bei weitem nicht dem Volumen der hier als Zwischenschritt vorgeschlagenen Einpreisung der Kerosinsteuer auf Basis des Energiesteuermindestsatzes der EU für Kerosin in die Luftverkehrsabgabe (4,2 Mrd. abzüglich des im Frachtverkehr verbrauchten Kerosins).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Durch die Einführung eines Steuersatzes für Inlandsflüge und Kurzstreckenflüge ins Ausland bis 600km wird nicht nur ein starker Anreiz geschaffen, bei geringen Reiseentfernungen auf die umweltschonendere Bahn umzusteigen. Zusammen mit der Verdreifachung der übrigen im Jahr 2019 geltenden Steuersätze wird das Aufkommen der Luftverkehrssteuer auf knapp 3,8 Milliarden Euro erhöht, was den Kosten der Kerosinsteuerbefreiung (auf Basis des EU-Energiersteuermindestsatzes von 33 Cent) entspricht.

Der Preis für eine Flugreise (Hin- und Rückflug zusammen) ins EU-Ausland erhöht sich dadurch im Vergleich zum Jahr 2019 um knapp 15 Euro pro Person, es werden insgesamt statt 7,47 nunmehr 22,41 Euro an Luftverkehrsteuer fällig. Bei emissionsintensiven Fernreisen mit dem Flugzeug erhöht sich der Steuersatz um 84 auf 119 Euro.

Da durch die Umlage der Kerosinsteuer auf die Luftverkehrssteuer der Luftfrachtverkehr, dessen CO2-Emissionen stets steigen und der u.a. am Flughafen Leipzig das größte Lärmproblem darstellt, außen vor bleibt, kann die Erhöhung der Luftverkehrsteuer jedoch nur ein Zwischenschritt zur europaweiten Einführung der Kerosinsteuer sein.

Zu 3.

Die durch den Abbau der klimaschädlichen Kerosinsubvention erzielten Mehreinnahmen sollen Klimaschutzmaßnahmen zu Gute kommen, allen voran nachhaltigen Investitionen wie z.B. dem Ausbau der Bahn.

Kleine Anfragen der Linksfraktion haben ergeben, dass ein großes Verlagerungspotenzial von Kurzstreckenflügen auf die Bahn besteht. Mehr als ein Fünftel aller Flüge vom Flughafen Frankfurt könnten ohne Zeitverlust auf die Bahn verlagert werden, was nicht nur klimaschonender wäre, sondern auch eine große Entlastung für lärmgeplagte Anwohnerinnen und Anwohner von Flughafen bedeutete. Daher sollte ein Verbot von leicht verlagerbaren Flügen geprüft werden, wie dies derzeit in Frankreich verfolgt wird.

Bis zum 01.07.2020 soll die Bundesregierung daher einen Bericht vorlegen, in welchem Flugverbindungen, die durch maximal vierstündige Bahnfahrten ersetzt werden können, identifiziert und Möglichkeiten eines Verbots dieser Flüge unter Darstellung ökologischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Aspekte dargestellt werden.

Zu 4.

Der Bund sollte beim Klimaschutz im Verkehr seiner Vorbildfunktion gerecht werden. Da u.a. die meisten Bundesministerien immer noch über mehrere Dienstsitze verfügen, sind Dienstreisen von Bundesbediensteten von mehr als 300 km keine Seltenheit, welche aus Kostengründen zu oft mit dem Flugzeug absolviert werden. Klarstellungen zum Vorrang der Bahn z.B. im Bundesreisekostengesetz sind daher geboten. Um auch für den Bereich der Privatwirtschaft einen Anreiz zu schaffen, bei innerdeutschen Dienstreisen auf die Bahn umzusteigen, sollte die Absetzungsfähigkeit der Nutzung des Flugzeuges begrenzt werden.

Zu 5. und 6.

Wie im Bereich der Energiesteuer wird die Bahn im Vergleich zum Luftverkehr auch bei der Umsatzsteuer benachteiligt. Während für jede Bahnfahrt Umsatzsteuer zu entrichten ist, sind grenzüberschreitende Flüge steuerbreit. Dies führt insbesondere bei Kurzstreckenflügen zu ungerechtfertigten und zudem umweltpolitisch kontraproduktiven Preisnachteilen für die Bahn, weshalb diese steuerliche Ungleichbehandlung abgebaut werden muss.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.